

Reviglio attacca: «Basta con le concentrazioni»

Stop alla voglia matta di concentrazione, i grandi gruppi privati hanno troppo potere. Sullo sfondo dello scontro Fiat-Psi ecco giuristi ed economisti delle norme anti-trust. Reviglio (Eni) attacca: «Fermare l'aggressione degli industriali a finanza, assicurazioni e mass-media. La stampa subordinata è una degenerazione». Ribatte l'avvocato di Agnelli: «La concentrazione economica è un bene».

DAL NOSTRO INVIATO

ANTONIO POLLO SALIMBENI

CORMAYEUR. Il magistrato Adolfo Beria d'Argentine giura che non c'è alcun rapporto diretto tra questo meeting promosso dal suo «centro di prevenzione e difesa sociale» e la grande corsa per mettere il cappello sulla prima legislazione antitrust cui l'Italia, buona ultima in Europa, sta discutendo, e che appassiona come d'incanto Craxi e Andreotti. E ha ragione, ma è difficile pensare ad un dibattito squisitamente teorico nei giorni dello scontro politico-diplomatico che oppone pezzi interi del sistema politico, partiti di governo, di apparati economici pubblici a nuovi «concentratori», che oggi chissà perché si vuole siano rappresentati solo dalla Fiat, ma, in verità, si chiamano anche Ferruzzi, Olivetti, per non parlare del «sottogruppo» del calibro di Ligresti. Fa sorridere la battuta del giurista ed ex parlamentare della Sinistra indipendente, professor Gustavo Minervini, che accenna alle «larghe e impensabili adesioni», alla «nuova brigata dell'antitrust». Brigata compatta? L'opposto, sostiene l'economista Franco Modigliani: «L'eccesso di consenso cela grandi differenze di idee e programmi».

Il primo round è dominato da Franco Reviglio, presidente dell'Eni. Intanto, invoca flessibilità poiché l'indice di concentrazione va valutato tenendo conto che impresa e mercati sono «mondializzati», che si muovono cioè in un'area geografica molto estesa (ad esempio l'area Océa) e solo in quell'ambito bisogna verificare se vengono alterate le condizioni della libera concorrenza. In alcuni casi possedere forti quote di mercato è una necessità: «Se nelle commodities chimiche non raggiungessimo almeno il 20% in Europa, saremmo spazzati via».

Colpi durissimi, alle grandi imprese: «Scontiamo, conti-



Gianni Agnelli

All'assemblea dell'Ifi l'Avvocato ha criticato il governo e ha ribadito il suo «veto» sulla Telit

Agnelli: «La Fiat è ancora troppo piccola»

Un Agnelli polemico in molte direzioni ieri all'assemblea dell'Ifi, la finanziaria «di famiglia» Fiat. L'avvocato ha criticato duramente i provvedimenti economici del governo, ha ribadito che la Fiat esige di dire la sua sul «management» della Telit, e ha ironizzato sulle frizioni col Psi. Ma la Fiat non sta diventando troppo potente? Macché - dice Agnelli - «siamo ancora troppo piccoli».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Troppo grande la Fiat? Io dico che è ancora piccola. Fare automobili è diventato un mestiere per giganti. In Europa siamo capofila nelle vendite, ma ora dobbiamo vederla con General Motors, Ford, Toyota. Un concorrente come Ford ha quattro volte il nostro fatturato e dieci miliardi di dollari in più della Philips in Olanda». A difendere con simili accenti la grandeur Fiat è stato ovviamente Gianni Agnelli. Lo

vattissima concorrenza che muteranno senz'altro fisionomia nei prossimi anni, ci troviamo in una situazione delicata: o cresciamo ancora, oppure siamo destinati a decadere. Chi dice che la Fiat è troppo grande in Italia, pensi che nessuno dice altrettanto della Nestlé in Svizzera o della Philips in Olanda».

E la Fiom chiede salario e lavoro migliore

Dai delegati di Mirafiori messaggio sulla vertenza con la Fiat: aumenti retributivi ma anche controllo su ritmi, tecnologie, ambiente

TORINO. «Vogliamo soldi. Su questo non si discute. La Fiat li soldi li ha, ne ha guadagnati un mucchio in questi anni e gli operai di 3° livello, che in fabbrica sono la maggioranza, non possono più campare con meno di un milione al mese in busta paga. Però vogliamo anche migliorare le nostre condizioni di lavoro, ridurre lo sfruttamento, riaffermare i nostri diritti nelle officine e nei reparti».

Il messaggio viene dai delegati iscritti alla Fiom della Fiat Mirafiori. Ed è una presa di

posizione quanto mai opportuna. Sulla vertenza aziendale che si è già aperta nel gruppo Fiat si è già assistito, infatti, ad un fiorire di anticipazioni sui giornali. Anche se i tempi di preparazione saranno ancora lunghi (passeranno alcuni mesi prima che sia pronta la piattaforma rivendicativa), alcuni esponenti sindacali hanno già dichiarato, in articoli ed interviste, quali richieste a loro avviso bisognerà presentare alla Fiat, senza essersi ancora confrontati con l'insieme dei lavoratori.

Per giunta queste anticipazioni battono quasi esclusivamente sulla quantità di aumento salariale, che pure è importantissima, e trascurano il fatto che le condizioni di chi lavora nelle fabbriche della Fiat sono peggiorate in questi anni a livelli insostenibili, per effetto delle ristrutturazioni, delle innovazioni tecnologiche che impongono nuovi vincoli, dell'incessante aumento dei ritmi e dei carichi di lavoro, mentre gli infortuni hanno raggiunto frequenze impressionanti. Trascurano il fatto che la Fiat è anche disposta a concedere certi aumenti di paga (e da corso Marconi lo hanno già fatto capire) ma vuole continuare a gestire i salari di fatto di ciascun lavoratore a proprio arbitrio e, soprattutto, non vuole più riaprire nessuna contrattazione con i delegati all'interno

degli stabilimenti. Ecco perché il direttivo Fiom della lega di Mirafiori ha deciso di uscire allo scoperto, approvando un ordine del giorno che ieri è stato illustrato in una conferenza stampa. Il documento si apre riferendo una questione di metodo: «La discussione della piattaforma Fiat dovrà vedere coinvolti i lavoratori nella definizione degli obiettivi. Questa è una condizione indispensabile per una vertenza che veda i lavoratori protagonisti». La piattaforma, approvata con un referendum fra tutti i lavoratori ed a referendum dovrà pure essere sottoposta a ipotesi d'accordo che si raggiungerà.

Per quanto riguarda l'aumento salariale, la Fiom di Mirafiori ritiene che «la richiesta debba aggirarsi sulle 150mila lire mensili». La collocazione di questo aumento andrà discussa tenendo conto sia del riconoscimento da dare a determinate figure professionali (in particolare impiegati e tecnici), sia della gravosità delle prestazioni richieste ad altri lavoratori, in modo che a tutti sia consentito un recupero salariale rispetto all'inflazione e rispetto agli aumenti di produttività realizzati in questi anni.

Sull'organizzazione del lavoro, la richiesta principale riguarda l'estensione dei vecchi accordi anche alle nuove linee ed innovazioni tecnologiche, dove la Fiat non vuole più contrattare e certificare l'intensità del lavoro, ma vuole determinarla a proprio arbitrio. E il caso soprattutto delle nuove linee miste, comprendenti in parte robot ed automatismi, in parte posti di lavoro tradizionali, dove la Fiat nega agli operai le pause previste sulle vecchie linee, anche se in queste realtà gli operai sono sottoposti a ritmi ancora più intensi, imposti proprio dai nuovi impianti.

Per quel che riguarda le assunzioni di giovani con contratti di formazione-lavoro, si chiede che questi vengano trasformati in contratti a tempo indeterminato, che vengano adottati solo per figure professionali che richiedono una effettiva formazione e che cessi l'attuale discriminazione nei confronti delle lavoratrici, sia nelle assunzioni che nei percorsi professionali. Altre richieste proposte dal direttivo Fiom di Mirafiori riguardano l'introduzione di orari elastici di forme sperimentali di diversi regimi d'orario in produzione, la definizione di criteri certi per l'individuazione delle professionalità. □ M.C.

in assemblea ha ricordato che la Fiat, con i suoi 5.400 miliardi di attivo negli scambi con l'estero, ha dato l'anno scorso un forte contributo ai 6.077 miliardi di saldo dell'intera bilancia italiana dei pagamenti. «Tali provvedimenti governativi discrezionali - ha aggiunto - tendono a colpire risultati ritenuti eccessivamente brillanti, equivocando sul fatto che i risultati consolidati sono destinati in misura rilevante agli investimenti. Questo mentre in altri paesi europei (come la Francia con la recente riduzione dell'iva sugli acquisti di auto) operano in senso contrario».

Con uguale baldanza Agnelli ha risposto ad altre domande. È vero che la Fiat ha lucrato sull'acquisto di un'Alfa Romeo meno disastrosa di quanto si dicesse? «Il pareggio è stato raggiunto dalla nuova società Alfa-Lancia, grazie

all'apporto della parte Lancia, mentre l'Alfa Romeo perde ancora e prima di un anno o due non sarà risanata». Cosa pensa dell'intervento nel Golfo Persico? «Quando una parte, poi deve fare le cose bene».

Il bilancio Ifi, approvato all'unanimità, chiude con 87,5 miliardi di utile netto, contro 89,9 miliardi dell'esercizio precedente, che comprendevano per una componente straordinaria di 31,7 miliardi. I dividendi quindi sono saliti da 125 a 170 lire per le azioni ordinarie (tutte possedute dalla famiglia Agnelli) e da 175 a 220 lire per le straordinarie.

Un solo cruccio per l'Avvocato: la sua Juventus, che è una delle società controllate dall'Ifi. Ad un azionista-filoso che voleva azioni bianconere, ha confidato: «È un investimento che non mi sentirei di consigliare...».

Telit Bellisario: «Sono ottimista»

LONDRA. «Mi auguro, come tutti, che venga trovata presto una soluzione, altrimenti si dovranno studiare strategie alternative», ha dichiarato oggi a Londra l'amministratore delegato dell'Italtel, Marisa Bellisario, precisando all'agenzia Ansa di non voler dare «giudizi a caldo» sulla tempesta provocata dalla sua nomina a capo della Telit. «Sono abituata a lavorare

«Ottimismo». Spesso i problemi si risolvono prima del previsto», ha aggiunto la signora Bellisario, a Londra per una conferenza alla camera di commercio italiana. «Non penso che l'opposizione della Fiat sia dovuta a motivi personali. Ho sempre avuto rapporti ottimi con la Fiat», ha proseguito la signora Bellisario, che stasera è attesa in Kenya per la conclusione di un accordo di alcune decine di miliardi nel campo delle telecomunicazioni. Secondo l'amministratore delegato dell'Italtel, è opportuno che «i due poli dell'economia italiana» - e cioè l'industria pubblica e quella privata, stabiliscano rapporti di collaborazione e non di guerra. Una guerra che del resto, ha aggiunto, non c'è mai stata. «Penso - ha concluso - che si sia molto esagerato su queste tensioni tra i due settori».

Intanto, a Capri, lo svedese Hans Werthen, ha confermato l'interesse della casa ad un accordo con la Telit, in vista del quale sarebbero già state messe a punto ad Oslo una serie di proposte. «Siamo interessati ad un accordo con l'Italia - ha precisato Werthen - e non preferiamo questo o quell'altro interlocutore».

Continuano comunque le polemiche. La Uilm ha subito risposto a Gianni Agnelli, affermando che la Bellisario non piace a Torino perché non ha lo «stile Fiat», ossia cerca troppo il consenso delle parti sociali. Viceversa il consiglio di fabbrica della Italtel - che si dichiara disinteressato alle polemiche sull'assetto manageriale - si preoccupa dell'avvertendo nell'arroganza Fiat il rischio della privatizzazione.

Un indiretto appoggio alla Fiat viene viceversa da una nota della segreteria Pri, che dopo aver inquadrato la vicenda Telit nel quadro della riduzione della «presenza pubblica», attacca il «privilegio» del settore pubblico, di nominare i manager «su base politica». Infine i comunisti milanesi considerano «inaccettabile» l'atteggiamento Fiat e chiedono al governo di garantire il controllo pubblico della Telit.

Nuova Audi 90. Il sorpasso.

Nuova Audi 90: una irresistibile fuga in avanti. Nella sportività di comportamento, con i suoi motori di 2000 cmc e 115 CV a benzina, e 1600 cmc 80 CV Turbodiesel*, e un raffinato autotelaio. Nel confort, con la silenziosità interna, con la cura e la qualità dei rivestimenti, con i proverbiai sedili ergonomici. Con una lunghezza libera, dalla pedaliera allo schienale posteriore, che corrisponde a un rapporto particolarmente favorevole fra spaziosità interna e ingombri esterni. Nella sicurezza attiva e protettiva. Nel mantenimento della qualità con la sua carrozzeria totalmente in lamiera zincata, inattaccabile dalla corrosione. Nel contenimento dei consumi, con la sua forma di elevata efficienza aerodinamica. Nuova Audi 90: il sorpasso delle tecniche e delle tecnologie di oggi.

Un anticipo di futuro. Provatela: presso i Concessionari Audi Volkswagen.

*Disponibile inizio 1988



all'avanguardia della tecnica

970 punti di vendita e Assistenza in Italia. Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.